



Elektronische Beförderungsinformation

Jörg Roth / VCI, transport logistic 2017, Stand: Mai 2017

VERBAND DER
CHEMISCHEN INDUSTRIE e.V.
WIR GESTALTEN ZUKUNFT.



VCI

Überblick – Inhalt

Elektronische Beförderungsinformation

- Ausgangslage: praktischer Bedarf und Nutzen
- Umsetzung in Deutschland
- Ausblick und Potenziale/Nachbesserungsbedarf

Ausgangslage

Gefahrgutaufkommen (Statistisches Bundesamt 2014)

Gefährliche Güter haben einen beachtlichen Anteil am Verkehrsaufkommen. Aus den veröffentlichten Daten geht hervor, dass auf deutschen Verkehrswegen über alle Verkehrsträger hinweg jährlich insgesamt mehr als **303 Millionen Tonnen Gefahrgut** befördert wurden.

- Der **größte Anteil des Gefahrgutaufkommens** entfällt mit **140 Millionen Tonnen** auf den **Straßengüterverkehr**.
- Mit **Eisenbahnen** wurden knapp **66 Millionen Tonnen Gefahrgut** befördert.

Ausgangslage

Vorschriften

- **Seit 2009** ermöglichen die Vereinten Nationen in ihren **UN-Modellvorschriften**, dem Auftraggeber ... dem Beförderer ... die Daten **elektronisch zur Verfügung zu stellen**.
- Diese Möglichkeit wurde bereits **2011** (unter bestimmten Bedingungen**) auch im **ADR, RID und ADN** übernommen.

** „wenn die papierlose Dokumentation während der Beförderung genauso verfügbar und juristisch genauso beweiskräftig ist“.

Ausgangslage

Vorschriften / AG Telematik der Gemeinsamen Tagung

Nachdem die **AG „Telematik“** der Gemeinsamen Tagung im **Jahre 2013** ihren **Schlussbericht und die darin enthaltene Systemarchitektur** präsentierte, hat das Thema nochmals Fahrt aufgenommen. Insbesondere die aufs Wesentliche reduzierte Systemarchitektur hat nicht nur zunächst skeptische Regierungsvertreter, sondern auch Teile der beteiligten Wirtschaft überzeugt und positiv beeinflusst.

- Dieser Umstand trug auch innerhalb der Wirtschaft dazu bei, dass die stets im Zusammenhang mit dem Thema „Telematik“ verknüpfte Diskussion um das „elektronische Beförderungspapier“ erneut entflammte. Da, trotz vielfältiger elektronischer Alternativen, das Gefahrgutrecht nach wie vor in der Regel einen Papierausdruck vorsieht.

Ausgangslage: praktischer Bedarf und Nutzen

In vielen Unternehmen u.a. im **Speditionsgewerbe** ist es mittlerweile Standard, dass Aufträge zur Abholung, auch von Gefahrgutsendungen, nicht mehr ausgedruckt in Papierform ausgehändigt, sondern elektronisch übermittelt werden.

- D.h.: Die Papierlose Abfertigung bei Zustellung (von nicht Gefahrgut) ist branchenüblich:
 - Das Beförderungspapier Gefahrgut ist – **insbesondere im nationalen Sammelgutverkehr** - das letzte verbliebene Papierdokument.
 - Das Beförderungspapier Gefahrgut ist eines der wenigen Papiere, die ein Fahrer mitführen muss, da der Großteil bereits digital verarbeitet wird. (Auch hier gilt: insbesondere im nationalen Sammelgutverkehr)

Ausgangslage: praktischer Bedarf und Nutzen

In vielen Unternehmen u.a. der **chemischen Industrie**, werden Aufträge zur Abholung, auch von Gefahrgutsendungen, in der Regel elektronisch übermittelt.

- D.h.: Die papierlose Abfertigung bei Abholung (von nicht Gefahrgut) ist möglich und nicht unüblich, somit gilt auch hier:
 - das Beförderungspapier Gefahrgut ist auch hier – häufig bei **nationalen Verkehren** - das letzte verbliebene Papierdokument.
 - das Beförderungspapier Gefahrgut ist eines der **wenigen Papiere**, die ein Fahrer mitführen muss, **da der Großteil bereits digital verarbeitet wird**. (Auch hier gilt: insbesondere im nationalen Sammelgutverkehr).

Wichtig! Die Übermittlung der gefahrgutrelevanten Daten erfolgt (seit Jahren bereits) **papierlos !!** Die Absenderpflichten werden bzw. sind auf diesem Wege bereits abgedeckt.

Ausgangslage: praktischer Bedarf und Nutzen

Obwohl die Unternehmen der chemischen Industrie, da sie in der Regel nicht die Pflichten des Beförderers (sondern lediglich die Pflichten des Absenders) ausüben, nicht in erster Reihe „profitieren“, wird die Einführung der **Elektronischen Beförderungsinformation** prinzipiell begrüßt:

- Da hiermit eine weitestgehend papierlose Abfertigung (auch beim Transport von Gefahrgut) möglich wird und sich somit Einsparpotentiale auf Basis
 - einer Reduzierung der Druckkosten (Papier, Geräte, etc.)
 - einer Reduzierung der Kosten bei operativen Verfahren (Übergabe des Papiers, etc.) ergeben.
- Zudem trägt eine solche Lösung zur Entwicklung einer zukunftsfähigen Logistikbranche (Industrie/Logistik 4.0) bei.

Weitere Vorteile/Chancen können sich ergeben:

- Warnhinweis , dass das Fahrzeug kennzeichnungspflichtig ist. Automatische Neuberechnung der „Punkte“ gemäß 1.1.3.6.3 ADR bzw. 5.4.1.1.1 f)
- Der Fahrer ist jederzeit über den Transport HCDG (Tab. 1.10.3.1.2) informiert und in der Lage die Sicherungsmaßnahmen einzuhalten (ADR 1.10ff).
- Überwachungsorgane können alle Gefahrgutinformationen strukturiert vom Display ablesen und bei Bedarf digital - bei Ausfall der Technik alle relevanten Information auch per Mail oder Fax über das Backoffice (ADR 5.4.0.3) - erhalten.
- Gezielte strukturierte Informationen über Schnittstellen z.B. direkt an Rettungskräfte: Erhöhung der Sicherheit!
Zukünftige internationale Lösung möglich.
- Ressourcenschonung

Umsetzung in Deutschland

Auslegungshinweis zu einer einheitlichen Anwendung des Unterabschnitts 5.4.0.2 ADR/RID/ADN in Deutschland **vom 1. Juli 2015 im Verkehrsblatt Heft 14/2015**

- Der o.g. Auslegungshinweis ermöglicht die Nutzung der Elektronischen Beförderungsinformation prinzipiell und ergänzt somit die Vorgaben der bereits im ADR 2011 implementierten Regelung.
 - Dies wird prinzipiell seitens VCI unterstützt !
 - **ABER**, um die Anwendung dieser Regelung zu fördern wird Nachbesserungsbedarf gesehen !!

Ausblick und Potenziale/Nachbesserungsbedarf (generell)

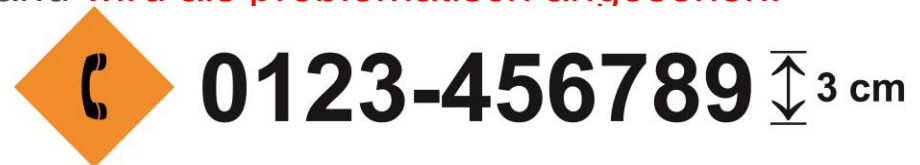
Der Auslegungshinweis ermöglicht die Nutzung der Elektronischen Beförderungsinformation prinzipiell und ergänzt somit die Vorgaben der bereits im ADR 2011 implementierten Regelung, **ABER:**

- durch die Veröffentlichung im Verkehrsblatt ist lediglich eine Nutzung der Regelung bei innerdeutschen Transporten möglich, deshalb:
 - Implementierung im **ADR/RID und ADN!** (Langfristig)
 - Initiative „Multilaterale Vereinbarung“ (kurzfristig)
 - Etablierung einer internationalen Regelung bzgl. TP1 **(zur Diskussion!)**
- hierdurch ergibt sich insgesamt eine **höhere Akzeptanz** innerhalb der gesamten Beförderungskette (insbes. in der internat. orientierten chem. Industrie)

Ausblick und Potenziale/Nachbesserungsbedarf (im Detail)

Kennzeichnung der Fahrzeuge im Straßenverkehr bei Nutzung elektr. Papiere sollte nochmals diskutiert werden: **bisherige Regel wird als nicht praktikabel angesehen!**

- Vorne und hinten am Fahrzeug.
- Klappbare oder magnetische (abnehmbare) Tafeln.
- Max. 50 cm von den O-Tafeln entfernt.
- Mindestens 15-minütiger Feuerwiderstand **wird als problematisch angesehen!**



Ausblick und Potenziale/Nachbesserungsbedarf (im Detail)

„Mischladungen“:

- Für den Fall, dass für einen Teil der Ladung kein elektronisches Beförderungsdokument verwendet werden soll, muss die Kennzeichnung entfernt und zudem für die gesamte Ladung ein Beförderungspapier in Papierform bereitgestellt werden.
 - Auch diese Lösung wird in der Praxis als problematisch angesehen; es sollten alle Aspekte nochmals überdacht und auf Anwendbarkeit überprüft werden!

Ausblick und Potenziale/Nachbesserungsbedarf (im Detail)

- Mögliche Multilateralen Vereinbarungen sollten sich in (erster Linie) auf die Niederlande, Belgien, Österreich, Schweiz und Italien beziehen. Damit wären die Häfen angebunden und der „deutschsprachige Raum“ abgedeckt.
- Weitere Vorteile (z.B. bei temperaturgeführten Transporten) durch Monitoring möglich. Das führt weiterhin zu zusätzlicher Sicherheit.

.....

Vielen Dank!

Kontakt:

Jörg Roth

**Verband der Chemischen Industrie e. V.
Abteilung Wissenschaft, Technik und Umwelt**

Bereich Umweltschutz, Anlagensicherheit, Verkehr

**Mainzer Landstraße 55
60329 Frankfurt/Main**

Tel.: 069-2556-1523

E-Mail: jRoth@vci.de